

将来の都市像：人と環境に優しい都市

櫛田 吉造
(技術研究所)

Image of the Future City : The Humane and Environment-friendly City

by Yoshizo Utsugida

Abstract

In the future of Japan, the live birth rate will be decreasing and the elderly population will be increasing. The whole population change to be decreasing in the year 2007 and will be about half of the present population in 2100; that is about 67,000,000. Furthermore, the elderly rate will enhance to be 1/4 to 1/3 and the dependent population rate is predicted to be increasing. Besides, there are various problems in today's urban environment, for example the enormous waste being produced by mass production, active consumption and throwaway culture. Therefore the formation of a recycling or durable society is wished. So the new city of capital functions relocation needs the concept as "the humane and environment-friendly city". This paper shows the outline of the new city of capital functions relocation in base of the scope of first stage, which has been described by National Land Agency. During this stage, the new city will have a population of about 100,000 and cover about 1,800ha. And traffic systems, zero-emission of waste, urban plantation, natural energy, urban view and life with biological diversity are described in this paper respectively. Moreover, new Diet Building which is new symbol of Japan is also showed and described.

概 要

将来の日本は少子化・高齢化が進み、2007年からは人口減少の時代に入り、2100年の人口は今の約半分、つまり、6700万人程度まで減少すると言われている。さらに、高齢者の比率は1/4～1/3程度まで高まり、扶養人口比率が増えることも予想されている。また、大量生産、大量消費、大量廃棄の中でのごみ処理に象徴される都市環境の様々な問題があり、循環型あるいは持続可能な社会作りが叫ばれている。したがって、首都機能移転先の新都市には、こうした状況を踏まえて「人と環境に優しい都市」としての概念が求められていると思われる。本論文では、国土庁が示した第1段階での規模（面積約1800ha、人口約10万人）を前提に、新都市の概要を図示するとともに、都市内の交通システム、都市生活でのゼロエミッション、都市の緑化・保全、都市エネルギー、街並み、自然生態系との共生、といった項目別の考え方を示す。また、我が国の新しい顔となる新国会議事堂についても、そのイメージを具体的な図と記述によって示すことにする。

§ 1. はじめに

首都機能移転の議論の始まりは、古くは昭和30年代まで遡るが、現在の首都機能移転については平成2年の国会決議に基づく特別委員会の設置に始まる。これまでは平成5～7年の国会移転調査会での審議と平成8～11年の国会等移転審議会での審議が行われ、平成11年末の答申では「北東地域」、「東海地域」、「三重・畿央地域」の3ブロックから候補地を「栃木・福島地域」と「岐阜・愛知地域」に決定し、「三重・畿央地域」は高速交通網の整備などを条件に準候補地扱いにした。

首都機能移転の目的は、①国政全般の改革を促進す

るため、②東京一極集中を是正するため、③国土の災害対応力を強化するためであり、移転先の新都市のイメージは、面積最大8500ha、人口最大56万人というもので、移転費用は公的負担が4兆4000億円、民間投資が7兆9000億円と試算されている¹⁾。

目的の①については、地方分権・規制緩和など国政全般の改革を促進し、新たな政治・行政システムを確立し、移転によって政経分離を図り、政・官・民の新たな関係を創り出すこと。②については、東京圏から新都市に人口を一部移転するだけでなく、東京への「集中が集中を呼ぶメカニズム」を打破し、中長期的に東京への集中・過密を緩和すること。また、③については、移転により、大地震が発生した場合でも、復旧の

指令塔となる政治・行政と経済の中核との同時被災を免れ、迅速な復旧、リスク分散を図ることができる。また移転跡地を不燃化の推進や防災拠点の整備のため活用できることを意図する。

さらに、電子メールや郵便等によって、審議会事務局や国土庁に送られてきた賛成、反対双方の主な意見を表-1に示す。

今後は、東京都との比較考量や国民の合意形成の状況および社会経済情勢の諸事情に配慮しつつ、国会が法律で移転先を決定することとなっている。

本論文では、国家的大事業となる首都機能移転先の新都市を通して将来の都市像を描いてみることを試みた。

<p>[積極論]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方分権、行政改革など小手先の改革だけでなく、移転先の新都市において、本当の意味での民主主義を実践するというチャレンジをしてみてもどうか。 ・若者は東京へ行くため、地方に残るのは老人ばかり。この現状を打破するためには移転しかない。 ・今の東京で関東大震災のような地震が再び発生すれば、日本及び世界に与える影響は計り知れない。移転により、少しでもそのリスクを回避することが必要。 ・ほとんど通る車のない道路やいらぬダムへの投資よりも、日本の将来に役立つ公共投資を行うべき。その点、移転は非常に有意義なもの。 ・科学技術でも群を抜いている日本の顔となる街として、格好の良い先端技術を凝らした街づくりが期待される。どんな街ができるか本当に楽しみ。 ・移転により、都市部の人口や情報発信機能の集積を分散させ、日本各地において魅力ある地域色を出すことが期待される。 ・政治・経済、文化、企業本社やイベントが東京に遍在している中で、湾岸・副都心開発をやっても根本的解決につながらないことは自明。 ・経済効率を優先した国際都市と人に優しい都市がこれからの日本に求められる都市の姿。前者の代表が東京であり、後者の代表が移転先の新都市と考えられる。
<p>[慎重論]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本のシステム、官僚・企業の考え方が変わらない限り移転は無駄だし、本当にシステム等が変われば移転は必要ない。 ・東京においては、様々な分野で活躍する人々が接することで大きな刺激が得られる。その効果が弱まるのが移転の一番のデメリット。 ・災害はどこでも起きるのに、12兆円のお金を使って移転してもしょうがない。日本で今すべきことは、機能でなく権力の移転。 ・数十年のタイムスパンで考えれば、国会の物理的場所にこだわる必要は必ずしもない。 ・省庁が半減され、高度情報ネットワークが構築されれば、移転しなくても東京における首都機能の規模縮小が可能。 ・新しい場所に建物・鉄道・道路をつくることは自然破壊。工事による経済活性化というような目先のことしか考えていないのでは。 ・移転という重大な事業が、十分な論議もなく強引に進められている。この問題を国会審議の場に戻すべき。 ・赤字を抱えているときは、本当に必要なものにしか支出は行うべきではない。移転に係る費用に見合うだけの恩恵が、国民に対してもたらされるとは思えない。

表-1 審議会事務局、国土庁に寄せられた主な意見²⁾

§ 2. 将来の都市像

将来の日本は少子化・高齢化が進み、2007年からは

人口減少の時代に入り、2100年の人口は今の約半分、つまり6700万人程度まで減少すると言われている³⁾。さらに高齢者の比率は、1/4～1/3程度まで高まり、扶養人口比率が増えることも予想されている³⁾。

また、大量生産、大量消費、大量廃棄の中でのゴミ処理に象徴される都市環境の様々な問題があり、循環型あるいは持続可能な社会作りが叫ばれている。したがって、首都機能移転先の新都市にはこうした状況を踏まえて「人と環境に優しい都市」としての概念が求められると思われる。

「人と環境に優しい都市」の概念については、あまり事例はないと思われるが、イギリスのロンドン郊外のキングストン市（人口 14 万人）は福祉の街としてバリアフリーの街づくりに取り組んでおり、また、ドイツのフライブルグ市（人口 20 万人）やスウェーデンのルンド市（人口 9 万人）は廃棄物のリサイクルなど環境都市と言われている。

少子化・高齢化社会に対応した都市の概念は、職住近接や通勤経路での保育施設の充実、在宅勤務などを支援するネットワークの構築、さらには子供が自然と触れあい、のびのびと楽しく生活できる空間の確保など、子育てに適した都市環境の整備を行うとともに、徒歩あるいは車椅子での移動範囲内で基本的な生活が営めるバリアフリーの基本的生活圏の充実、デイケアサービスなどの福祉施設を備えた公共サービス圏の確保といった高齢者が自立して生活ができる都市環境を整備することにある。特に、車椅子については、都市の交通システムの中にしっかりと認知すべき状況にあると考えられる。

循環型あるいは持続可能な社会に対応した都市の概念は、人々の生活から排出されるゴミ、汚水などによる環境への負荷を、微生物等によってゴミや汚水などを分解し、浄化できる時間的な速さを示す「環境時間」以下に抑えることのできる都市を指している。具体的な方策として、資源リサイクルに関しては、4R (Refuse、Reduce、Reuse、Recycle) 活動を通じた廃棄物発生の抑制、水循環に関しては、雨水浸透などによる地下水の保全や雨水の積極的な利用、エネルギーに関しては、清掃工場での廃熱発電などによるエネルギーリサイクルや新エネルギー（太陽光発電、燃料電池、等）の活用、交通マネジメントについては、ITS (Intelligent Transport System) の導入による渋滞の解消と二酸化炭素等の抑制といったものが考えられる。

以下においては、個別の事項についてより具体的に描くことにする。

2.1 新都市の概要

新都市は最終的には面積最大 8500ha、人口最大 56 万人を想定しているが、建設開始から約 10 年後の第 1 段階での規模は、面積約 1800ha、人口約 10 万人を考慮しており、この段階で新都市での国会開催が行われる

ものと考えられている¹⁾。このことから中心都市として、図-1 のような 4.33km 四方程度の面積を考える。

中央付近に配置した円形部分には、国会議事堂、首相官邸および内閣府の一部、最高裁判所などを配置し、三権を象徴する建物がこの都市の中心であることを表す。都市全体は緑地帯で区切られた 6 つの街区から構成され、中段の 3 つの街区には各種官庁や各国大使館などの施設を配置することとし、上段と下段のそれぞれ 3 つの街区、計 6 街区を一般街区とする。一般街区内の住居については、約 200m²(11m×17.5m=192.5m²) の敷地を標準の区画と考え、共同住宅（基本的に 2 階建て）や大型の 2 世帯住宅などは住居の大きさに応じて、複数の区画を確保する。この標準の広さを基に、南北 2 区画、東西 6 区画、計 12 区画を一般的な固まり（南北 35m、東西 66m）と考え、その周りを「生活道路」が囲むことにする。生活道路は、南北方向を幅 12m（歩道 3m、車道 6m）とし、東西方向は、幅 15m（歩道 3m、車道 6m、すり付け部 1.5m）とする。歩道は車椅子での通行を可能にし、交差点は歩道の高さに合わせることでバリアフリーを確保する。この 12 区画の一般的な固まりが南北に 5、東西に 4 集まり、加えて南北端に 6 区画の固まりをそれぞれ 4 つ集めた広さ（東西、南北とも 300m）を 1 単位として、その周りに中域道路を設ける。

さらに、4 単位の広さを基本的な生活圏と考え、その中に大型店舗があるものとする。このとき小規模店舗は適宜生活圏の中に存在する。この生活圏の中には、およそ 4000 人程度の居住を想定する。生活道路は街区のみで繋がっているが、中域道路は隣接する街区と繋がっており、幅 3m の緑地帯、5m の自転車通行路を含む歩道、14m の 4 車線の車道から構成される。したがって、このとき 3m の緑地帯は 1 単位 300m 四方のこの地域周囲を囲む結果となり、比較的交通量が多くなると考えられる中域道路からこの地域を隔離することになる。

次に、生活圏を 4 つ合わせた広さ（つまり 16 単位）を公共サービス圏と考えて、学校、保育所、介護施設といった施設を複合施設として配置する。この公共サービス圏は一般街区の広さと同じになり、公共サービス圏を分けるようにして、緑地帯が存在する。この緑地帯は幅が約 140m あって、この中には新都市の外とを繋ぐ広域道路や新都市交通（高架方式の軌道式交通システム）が基本的に設けられる。広域道路は幅 40m で、4.25m の緑地帯、と 5m の自転車通行路を含む歩道、および中央分離帯のある幅 21.5m の 6 車線道路から構成される。また、この道路に隣接した地域には、民間企業が配置されるとともに、レストランや様々な

商業施設、さらには5階建て程度の中層共同住宅も配置されると考える。

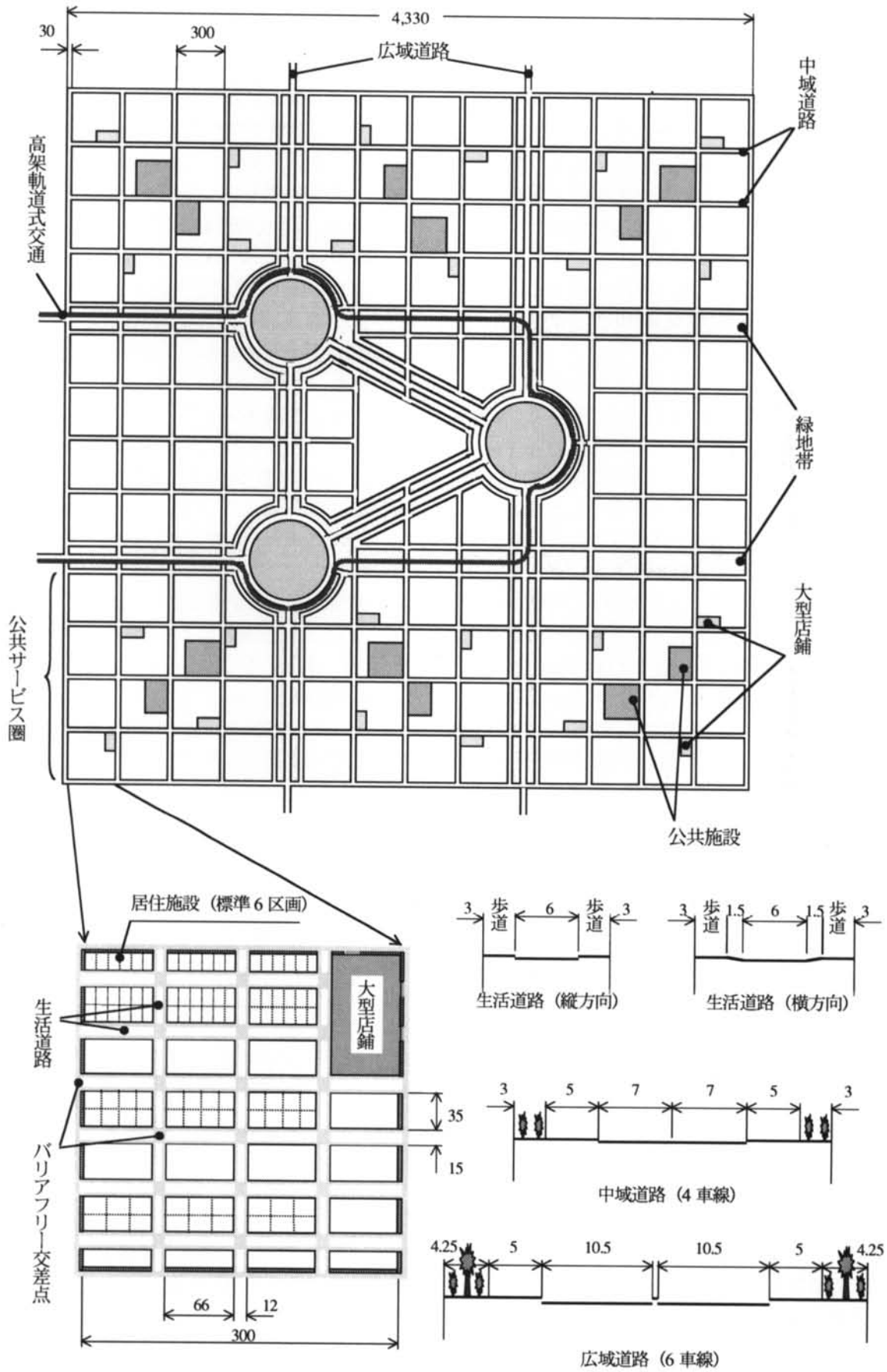


図-1 首都機能移転先の中心都市 (数字の単位はm)

2.2 都市の交通システム

新都市の交通システムのうち、まず新都市と隣接の都市を結ぶ広域の交通は、新都市を訪れる人が利用するという意味あいもあるため、最寄りの全国域の交通システム（新幹線や高速道路）にアクセスすることも必要になる。したがって、大量輸送手段としての高架方式の軌道式交通システムが考えられ、このシステムによって最寄りの新幹線や在来線の駅にアクセスし、周辺都市や全国の都市、さらには最寄りの空港と繋ぐことになる。この時、高架方式としたのは地下鉄より安く、路面電車より道路交通との分離が可能であり、さらには眺望が良いことによって訪問者にとっては新都市の全景が見られるという利点を考慮した。しかし、高架方式だと景観や騒音に対する懸念が生じるので、幅約 140m の緑地帯の中に広域道路に隣接して作ることにした。一方、高架方式であるためバリアフリーの観点からはエレベーターを積極的に設置することと、ホームには目の不自由な方の落下防止のため図-2 a のようなゲートを設けることとする。また、将来の自動車は燃料電池自動車などのように環境への配慮がさらに進むと思われるので、利便性の面から主要な交通手段と成り続けるものとする。

次に、新都市内の交通は中域道路におけるノンステップバスの運行によって賄うものとする。歩道と道路の段差を利用して車椅子でも容易にバスの乗降ができるようにする。例えば、図-2 b のようにバスのドアが開く前に、運転者の操作によって踏み板が迫出し、中折れによって数 cm 低い歩道と自動的に繋がるようにするという方法を考える⁴⁾。また、軌道式の超低床路面電車 (LRT) よりバスの方が柔軟性があり、路線の変更が容易なので、中域の交通には向いていると思われる。

公共サービス圏 (約 1.5km 四方)^{5) 6)} 内の交通については、徒歩や車椅子などを基本とする。特に、中域道路によって囲まれる地域 (概ね 300m 四方)^{5) 6)} 内にある生活道路は、図-3 に示すように交差点の高さを歩道に合わせることで、車椅子やベビーカーにとってのバリアフリーを確保するとともに、自動車の通り抜けを抑制する効果を狙う。夜間における安全確保の観点からは、歩道と同じ高さの交差点部分には廃ガラス粉等による反射機能を備えることが必要となる。また、目の不自由な方に対しては、現在位置やバス停位置、さらには信号の色や近付いてくる車の有無、速度などの交通情報を音声で知らせたり、あるいは目の不自由な歩行者側から信号を、横断歩道を渡り終えるまである程度コントロールすることができる機能などを、携帯電話と連動した ITS として導入することも

考えられる⁴⁾ (図-2 c)。

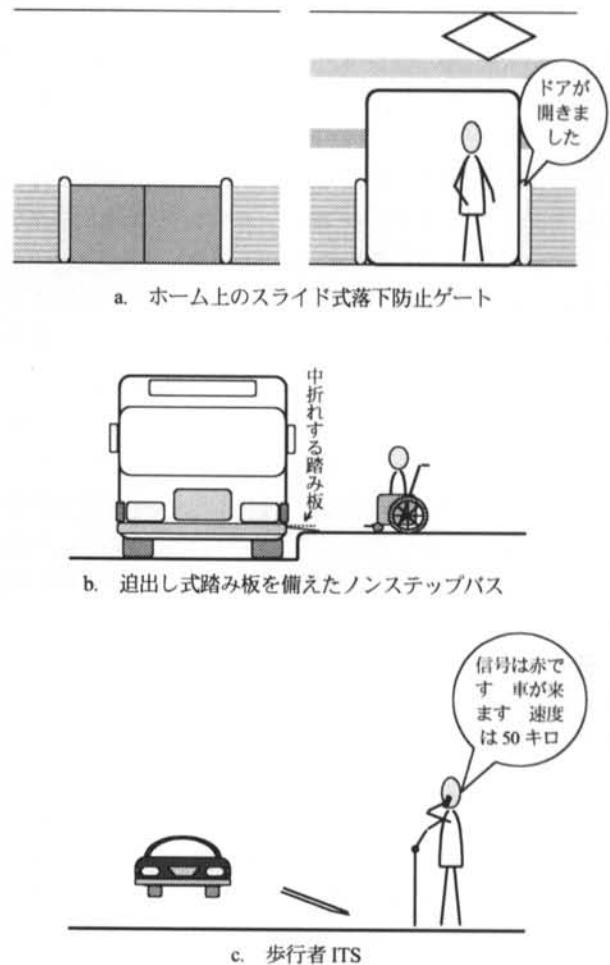


図-2 交通バリアフリー

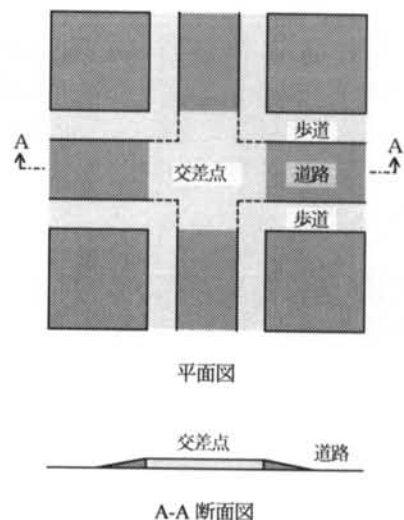


図-3 バリアフリー交差点

2.3 都市生活のゼロエミッション

現在のゼロエミッションに関しては、一般家庭から排出されるごみのうち、紙・布類、瓶・缶類、さらにはペットボトルといったものについては、既にリサイクルのシステムが出来つつある。また、金属類や電気製品についてもリサイクルへの取り組みが始められているし、家具類についてはリユースする業者がいる。したがって、焼却や埋立てによって処理されるごみのうち主要なものは生ごみとプラスチック類および再生の効かない紙屑と思われる。特に、生ごみについては毎日の生活の中から排出されるものなので、新都市でゼロエミッションを目指す時、微生物分解による肥料化を進めることが必要となる。最近では常温で活動する好気性微生物を使って、生ごみを水、炭酸ガス、窒素ガスに分解して消滅する技術⁷⁾の開発も行われており、将来的にはこの2つの方法を適宜使い、適量を肥料化して緑地などで用いることが考えられる。また、緑地から排出される落ち葉や伐採材についても、同様の技術による処理が考えられるように思われる。

プラスチックや再生の効かない紙屑については、高温での焼却によってダイオキシンの発生を抑制し、発電燃料としてエネルギーリサイクルの観点から用いることが考えられる⁷⁾。ところで、住宅そのものについては、リサイクルや地球環境に優しい素材という観点から、自然素材である木質系の住宅が望ましいと考えられる。木質系の場合問題となるのは耐震性と耐火性であるが、阪神大震災の被害を見るとツーバイフォー住宅(柱・梁構造ではない壁構造の戸建住宅)が満足する性能を有していると思われる。

2.4 都市の緑化・保全

新都市の緑化・保全に関しては、まず交通量の比較的多い道路と居住区域との分離を目的とした中木のある幅3mの緑地帯の設置を考える。将来の自動車は燃料電池などの環境に配慮したエネルギーを用いていることが考えられるが、騒音や夜間のヘッドライト光害などを考えると、緑地帯によって隔離することが望ましい。

次に、近くに川や池・沼がある場合、その自然環境を積極的に保全さらには創造することが考えられる。最近では自然石をコンクリートで模擬してブロック状に作ることもできるので、護岸をそうしたもので作り、親水空間とすることが考えられる。特に水辺は豊かな生態系を育む場所と成り得るので、水質の保全のため、浅瀬を作りヨシなどの自然浄化作用を利用する。ヨシの浄化メカニズムは、例えばアンモニアの場合、まず茎、地下茎を通じて酸素が根に送られ、この酸素によ

って根の近傍は好氣的となり、水中のアンモニアは酸化されて硝酸性窒素となる。一方根から少し離れたところでは嫌氣的になっており、そこでは水中の有機物が効率的に利用されて、硝酸性窒素は脱窒されて窒素ガスとなり、再び根から茎を通して空気中に放出されるというものである⁸⁾。さらに、学校の屋上や校庭および公園といった場所にビオトープを作り、川や池・沼との生態系ネットワークを形成することで、より豊かな自然を創造することも考えられる。こうした豊かな生態系の創造は、子供達の感性を磨くことになり、例えば、人工のビオトープでホテルの人工繁殖などを行うことによって、夏の夕涼みといった風情も復活するように思える。

2.5 都市エネルギー

新都市のエネルギーに関しては、まず太陽光発電の住宅での積極的利用が強く望まれる。屋根材として用いる場合、通常の住宅価格より数百万円高くなる⁷⁾ようだが、新都市に広く用いることで量産効果が期待できれば、その後の電気料金の軽減を考慮すると、かなり経済的にも見合うように思われる。さらに、都市ガスを利用した家庭用燃料電池コージェネレーションシステム⁷⁾が開発されれば、それと組み合わせることで電気を賄うことができ、送電ロスもないので、エネルギー効率を高くすることができる。

断熱・空調の観点からは新都市の気候にもよるので、具体的には表現しにくいだが、例えば比較的寒い地域であれば、エアサイクルシステムによって南面の屋根下の暖かい空気を床下のコンクリート基礎に送り、昼間暖めることで床暖房を行うことが考えられる。また、比較的暑い地域であれば小型の水蓄熱エアコン⁷⁾を用いることが考えられる。特異なものとして、夜間の街灯などについては川などの水流エネルギーを利用した小規模発電による方法⁷⁾もあるように思われる。

水利用に関しては、中水道システムと雨水の利用が考えられる。まず家庭用の中水道システムは風呂の残り湯などをトイレや洗浄水などに再利用しようとするものである⁷⁾が、トイレでの利用はともかく洗濯用としては今でも用いている家庭が多いと思われるので、システムとして取り上げる必要はないように思われる。むしろ雨水の利用を考える方が良いと思う。駐車場などの地下に作った樹脂製の保水槽に雨水を溜め込み利用するというものである⁷⁾。家庭での利用の他に、公園などの公衆トイレでの利用も考えられるし、浄化装置を用いれば飲料用としても使えるかもしれない。また、阪神大震災でトイレの水に困ったという話を聞くと、各家庭が個別にトイレの水を確保する雨水利用

システムはいざという時のために必要と考える。

空間を確保しつつ、自然を感じさせるものにする必要がある。例えば「杜の都」と言われる仙台市の都市景観の特徴は、青葉通りや定禅寺通りに見られるけやき並木が重要な役割を果たしていると思われる⁹⁾。

2.6 都市の街並み

新都市の景観や街並みについては、人に優しい生活

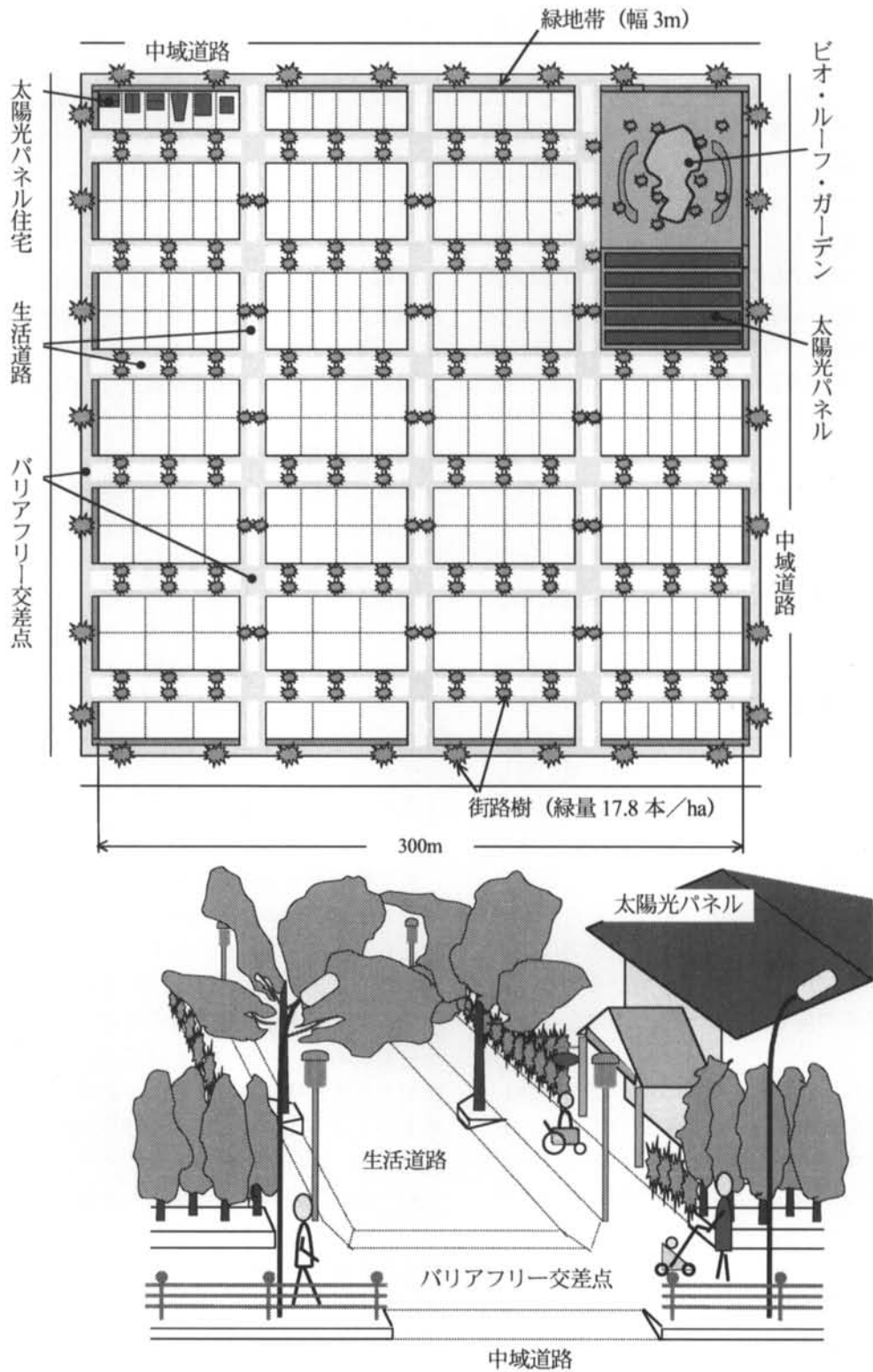


図-4 緑の中で人が行き交う新都市の街並み

この街路樹が果す身近な緑に対する住民の満足度調査によると、「緑が多い」と感じるためには、15.3 本/ha、「緑に満足」するためには、16.6 本/ha の高木が必要との結果がある¹⁰⁾。また、新都市のイメージを色で表すアンケート調査の結果では、1 位が「緑」、2 位が「青」であった²⁾。図-4 はこうした結果を踏まえて、約 300m 四方の基本的な生活空間の街並みを表現したものである。

まず、周囲に位置し自動車交通が比較的多くなると思われる中域道路から隔離するため、幅 3m の緑地帯（高さ 2~3m の中木）を設ける。この中の道路（生活道路）はバリアフリー交差点によって歩道と同一高さに統一して完全なバリアフリー空間を確保する。中域道路との境界にも設けるので、自動車にとってはむしろバリアとして働く。高さ 6m 程度の街路樹はこの生活道路に沿って図のように配置する。その数は 17.8 本/ha となり、前述の調査結果と比較しても十分な緑量であり、おそらく「緑の中に居る」と感じるのではないと思われる。

一方、将来の都市エネルギーは太陽光発電や燃料電池ではないかと思われるので、住宅の屋根は太陽光パネルの「青」になると考えられる。個々の住居はすべて生活道路に面して建てられるが、大規模店舗（図-4 右上）は多くの利用者にとって便利であると同時に、近隣の住民に配慮して、中域道路側に出入り口を設けることとする。また、住居と併用した個人営業の店舗、例えば小さなレストランや手作りのパン屋、菓子屋、さらには趣味の雑貨屋といった店は生活道路側に面しても良いこととするが、ハデな看板は禁止して、30~50cm 四方程度のプレートのみとする。大規模店舗の屋上には、太陽光パネルを設置するとともに、都市内の生態系ネットワーク地点と成りうるビオ・ルーフ・ガーデンを作る。このビオ・ルーフ・ガーデンはビオトープとガーデンを結び付けた概念を持つもので、憩いの場としての庭園の趣きも合わせ持つ空間を意図したものである。

夜の街の雰囲気作りには、オレンジ色の灯を放つレトロ調の街灯が良いと考える。生活道路に沿って、街路樹と交互に配置する。中域道路には自動車交通に配慮して光量の十分な水銀灯などを用いるが、生活道路は光量を抑えた暖かみのある街灯を配置する。

2.7 自然生態系との共生

首都機能移転先の新都市をこれまで「人と環境に優しい都市」というテーマで描いてきたが、いずれも人が住む人のための都市として描いた。一方、自然生態系との共生が叫ばれている中で、いかに人が住む都市

が多様な生態系と棲み分けしていくかについては、まだ確立した考え方はないように思うが、イメージとして図-5 のような都市を描いてみた。

まず、これまでの都市計画の考え方と根本的に違う点は、多様な生物が棲む「生態系クラスター」の存在を認めるという点である。新都市の考え方にある「クラスター」（これまで街区と呼んできた自立した生活空間）という概念を生態系にも適用しようというものである。したがって、都市の中には複数の「生態系クラスター」が存在し、それらを結ぶ「緑の道」（ビオコリドー）があるということになる¹¹⁾。これらは人が住むクラスターやそれらを結ぶ道路が直線的であるのに対して、自然な曲線で描かれると考える。

新都市内の主要な交通路である高架軌道式交通や広域道路および中域道路は都市機能を維持するため欠かせないものとする。したがって、生態系クラスターや緑の道と交差する高架軌道式交通はできるだけ桁幅（スパン）を長くして上空を通すことにするが、広域道路や中域道路は地下にトンネルを掘り、そこを通過することとする。このとき歩道は道路と切り離されて、生態系クラスターや緑の道の中を通ることとする。ただし、多様な生物たちの生息地を通るので伐採材などを利用して木道を作ることとする。こうすることによって、バリアフリーの考え方を生態系クラスターの中にも持ち込むと同時に、自然にも優しい道を作ることになる。

§ 3. 新しい国会議事堂

首都機能移転先の新都市に建設される新しい国会議事堂は、新都市の中心となる国内外に示す日本の顔と考えられ、日本各地から多くの人々が訪れ、日本人としての誇りを抱いて帰れるような荘厳さを持つとともに、開かれた政治を象徴するような親しみ易さも備えている必要がある。外国からの訪問者に対しては、日本の歴史と自然を感じさせるものであることが望ましいと考える。こうしたことを踏まえて新しい議事堂を図-6 のように描いてみた。

衆・参両議院の本会議場のある建物は、立法の中心として法隆寺の夢殿をモチーフにしたデザインを提案する。夢殿は聖徳太子が十七条の憲法を構想した場所として伝えられている建物であり、衆議院および参議院の本会議場のある建物として歴史を感じさせるのにふさわしいと思われる。この夢殿をモチーフにした建物を左右に配置し、その2つの建物を繋ぐように矩形の回廊をイメージした建物を作る。したがって、上か

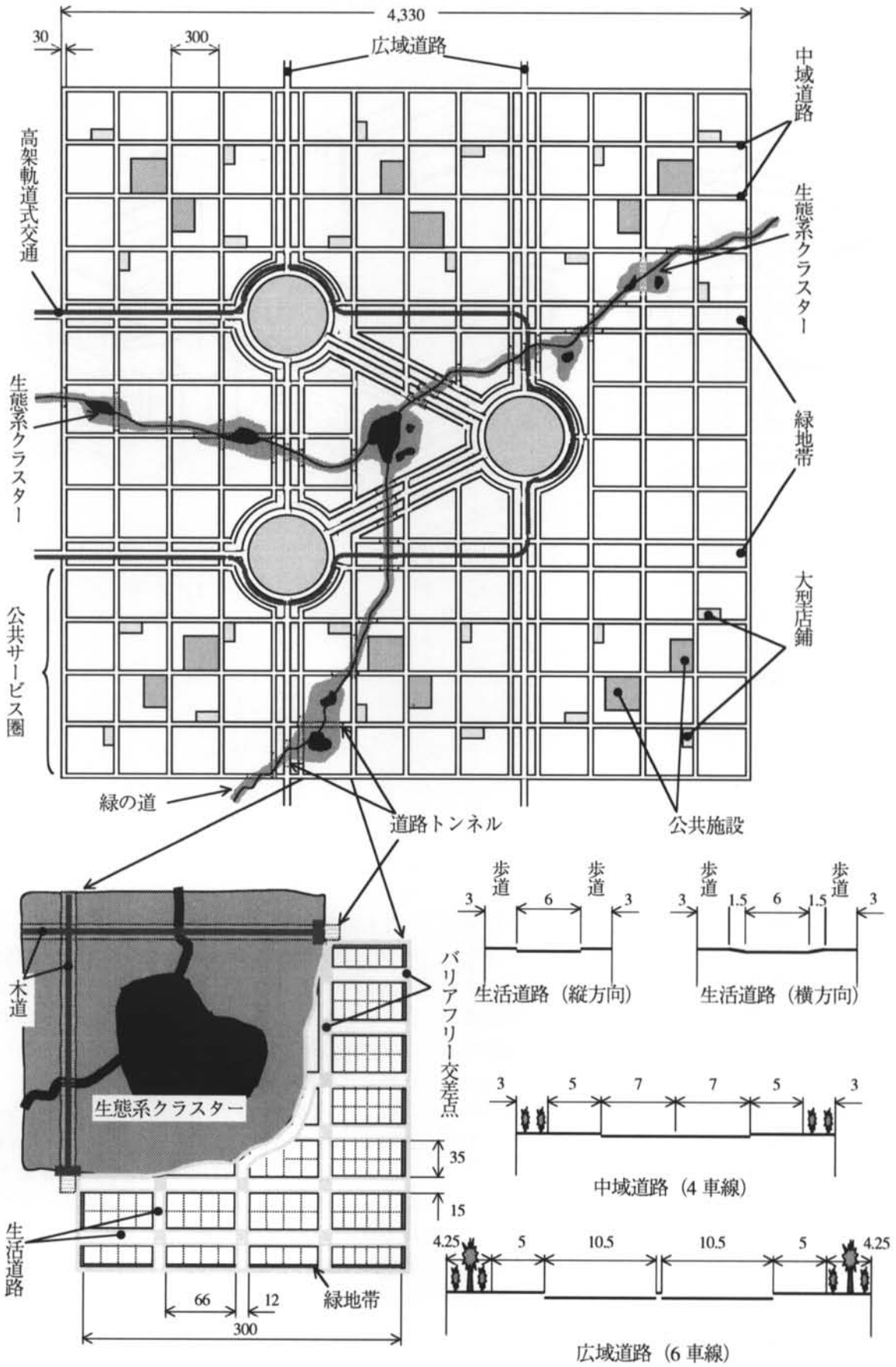


図-5 自然生態系と共生する新都市 (数字の単位は m)

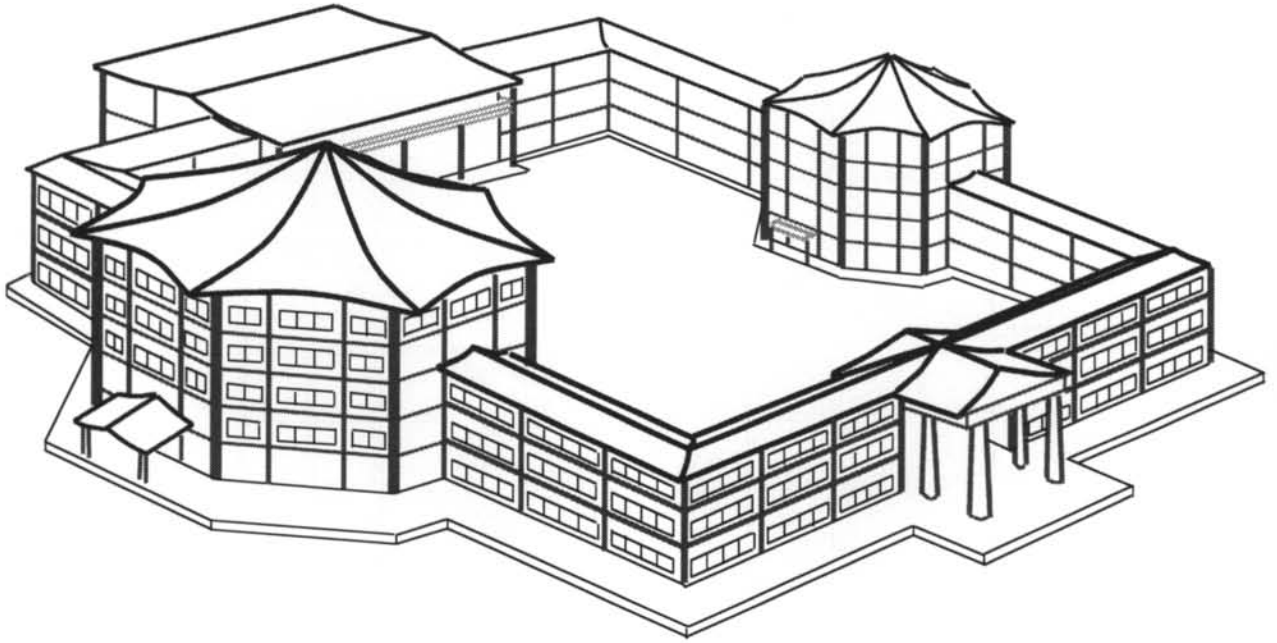


図-6 新しい国会議事堂

ら見ると八角形の建物が左右にあり、上下にコの字の形をした建物が八角形の建物に繋がっている状態になる。この上のコの字の部分には、さらに講堂を模倣した建物を作り、その建物の中には各委員会室や各政党の控室を配置し、下のコの字の建物の中には、事務管理の関係の部屋を配置する。また、これらの建物によって囲まれた中の空間は図-7に示すように日本庭園とし、我が国の自然と伝統美の象徴として、国内外の訪問者に見てもらふことにする。古来の日本庭園は、池を神池と表し、仏教の須弥山や道教の蓬莱山思想を石組で表現した日本独特の文化であり、自然の美しさを愛する日本人の心が作り上げた文化と言える。また禅宗では滝の姿に神仏を見たと言われている。近年においては自然風景主義の庭園として発達してきた。今日の自然との共生を象徴するものとして、芸術の域にまで日本人の手で高められた日本庭園は、国会議事堂の中であって最もふさわしい日本文化と言えるのではないだろうか。国会が開催されている間は、この庭園内には議員以外の人は原則として入れないようにするが、国会が開かれていない間は一般に公開するように

する。その際には、下のコの字の建物の中央に作られた大きな門を開放して、直接庭園内部に入れるようにする。

左右の衆・参両院の建物は5階建てとし、それを繋ぐコの字の建物と講堂を模倣した建物は3階建てとする。また、講堂を模倣した3階部分にはバルコニーを作り、庭園を眼下に見ることができるようにする。下のコの字の中央に配置される大門は正面に当たるため、荘厳さを表現する必要がある。この門の大きさは、高さ約10m(建物の3階に相当する)、幅約5m(左右合わせて約10m)とし、木製で作る。10時の開門前には一般の見学者が門の周りに集まり、10時と同時に高さ10mの木製の門がきしみ音を立てて開く様は壮観ではないだろうか。ちなみに、この門は向日葵門と名付け、夏を表現した門にし、左右の衆・参両院の玄関は、右が桜花門(春)、左が紅葉門(秋)、さらには裏手の委員会室や政党控室のある北側には、雪洞門(冬)を設置し、日本の四季を表現する。なお、向日葵門以外は通常の大きさ(建物の1階に相当)とする。

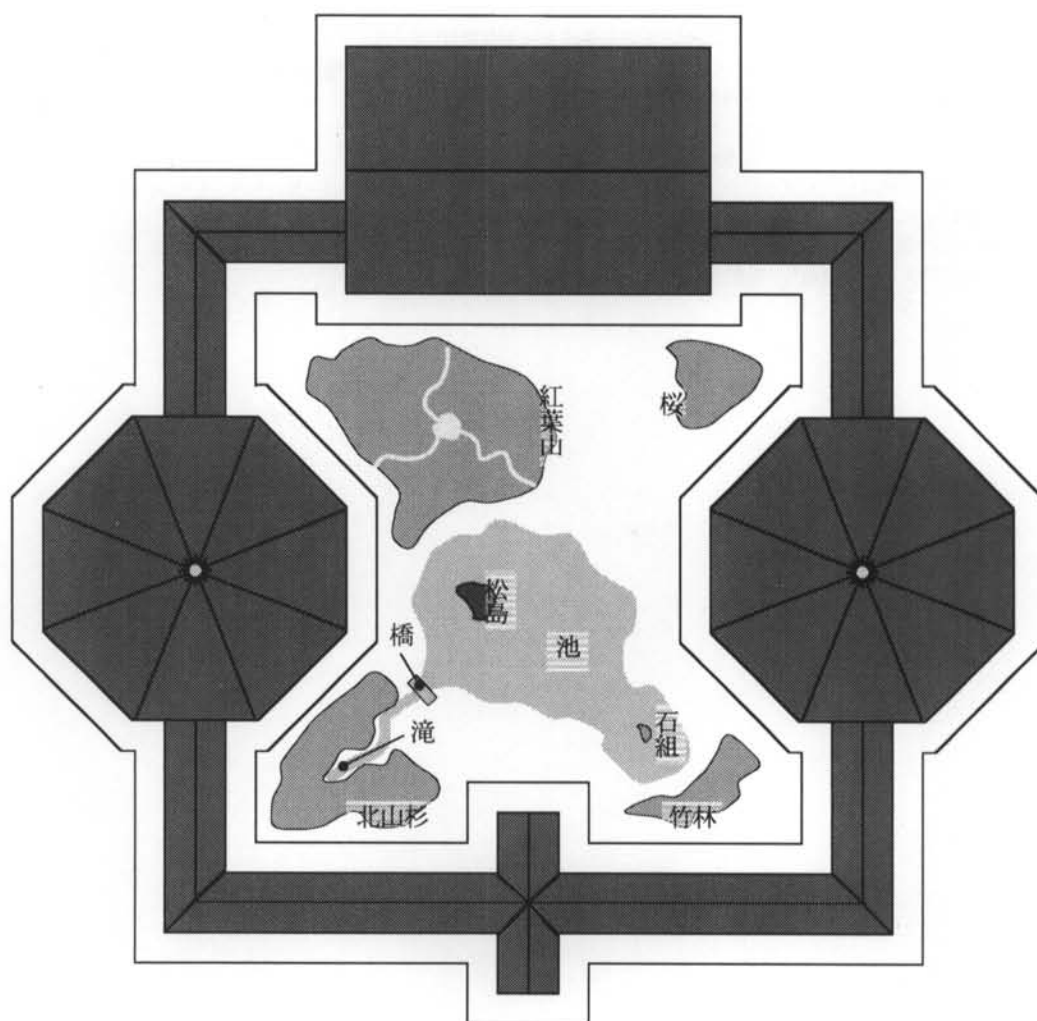


図-7 新国会議事堂内の日本庭園

§ 4. おわりに

今の日本は、明治維新、第二次世界大戦後に続く「第三の時代」と言われている。また、世界的に見ても、農業革命、産業革命に次ぐ第3の革命と言われる「IT革命あるいは情報革命」の中にある。この変革期であって、首都機能移転は「人心一新」の効果をもたらすものとして考えられている。しかし、一方で地方行政制度の改革といった中身の議論が先であり、明治維新に匹敵する改革であるならば「廃県置州」を実施して連邦制へ移行すべきであるといったことも言われている。いずれにしても、大きな変革期であって、そう

した議論と平行して、将来の日本人のライフスタイルに影響を与える都市像について、具体的に示していくことは必要ではないかと考える。つまり、首都機能移転先の新都市を将来の理想の都市として描くことは目標を明確にするという意味で重要であり、今日の文化の多様性の中で我々が誇りとするものを再構築することが求められているように思う。

謝辞

挿入図の画像ファイル作成に当たり、地下技術グループの後藤高志氏にご協力頂きました。末筆ながら大変感謝申し上げます。

<参考文献>

- 1) 国土庁大都市圏整備局監修：“首都機能移転 候補地の選定に向けてさらに議論を”，財団法人国土計画協会発行パンフレット
- 2) 首都機能移転ホームページ (<http://www.nla.go.jp/daishu/index.html>)
- 3) 国立社会保障・人口問題研究所：“日本の将来推計人口（平成9年1月推計）”
- 4) 白石正明：“世界のユニバーサル・デザインによるまちづくり”，新都市，第53巻第1号，平成11年1月
- 5) 高齢社会とまちづくり研究会編著、建設省建築研究所監修：“都市と高齢者 高齢社会とまちづくり”，大成出版社，1994年7月
- 6) 日比野正巳：“福祉のまちづくり研究”，ドメス出版社，1997年7月
- 7) 志築学編著：“環境・エコニュービジネス200選”，日本実業出版社，1999年6月
- 8) 細見正明：“水生植物を利用した水質浄化システム”，バイオサイエンスとインダストリー，Vol.57 No.2，1999年
- 9) 鈴木明：“都市景観を彩る道路の緑—仙台市” 緑の読本，Vol.27 No.6，1991年
- 10) 近江慶光，丸田頼一：“藤沢市における住宅敷地の高木の分布特性に関する研究”，造園雑誌，54（5），1991年
- 11) 小河原孝生：“生態計画と都市環境”，新都市，第50巻第10号，平成8年10月